

## 第29回国土交通省政策評価会

平成24年12月4日

【勢田政策評価企画官】 ただいまから第29回国土交通省政策評価会を開催させていただきますと思います。

本日、ご多忙のところ、先生方におかれましてはご出席いただきまして、ありがとうございます。

なお、工藤先生、佐藤先生につきましては、本日ご欠席の連絡をいただいております。また、今回も政策評価に関する情報の公表に関するガイドラインに則りまして、傍聴可能な会場設定としておりますので、ご理解賜りたいと思います。

それでは、まず我々事務方ですが、前回開催しました評価会から担当者の異動がありましたので、ご紹介させていただきます。まず杉田政策統括官です。

【杉田政策統括官】 杉田でございます。よろしくお願いいたします。

【勢田政策評価企画官】 それから大塚政策評価審議官でございます。

【大塚政策評価審議官】 大塚でございます。よろしくお願いいたします。

【勢田政策評価企画官】 それから中見企画専門官です。

【中見企画専門官】 中見でございます。よろしくお願いいたします。

【勢田政策評価企画官】 そして私、政策評価企画官の勢田でございます。よろしくお願いいたします。

それでは杉田政策統括官、ご挨拶よろしくお願いいたします。

【杉田政策統括官】 政策統括官の杉田でございます。第29回の政策評価会の開催に当たりまして、一言ご挨拶申し上げます。上山座長をはじめ政策評価会委員の皆様には日ごろより政策評価制度の適切な実施のため、基本計画の策定など政策評価について基本的かつ重要な決定等に当たりまして、数々のご助言を賜り、まことにありがとうございます。また、本日はご多忙のところご出席いただきまして重ねてお礼申し上げます。

本日の政策評価会では今年度に取りまとめる政策レビューの進捗状況についてご審議いただくことになっております。今年度はテーマ数が8件と昨年度に引き続き大変多くございますが、いずれも大変重要なテーマでございます。またテーマごとにご指導いただく委員をお決めいただき、それぞれ研究室等にお邪魔して個別指導を受けるといったきめ細か

なご指導を賜っていると聞いております。

本日の評価会におきましても各政策レビューテーマの取りまとめ方針等について熱心なご議論を賜りますとともに、今後とも国土交通省の政策評価制度の継続的な改善にご助言を賜りますことをお願いいたし、まことに簡単でございますが私のご挨拶とかえさせていただきます。よろしくお願いいたします。

**【勢田政策評価企画官】** それではまず資料の確認をさせていただきたいと思います。1枚目、議事次第に続きまして評価会の資料一覧、それから座席表、それから委員名簿、資料1-1といたしまして、平成24年度政策評価のスケジュール。それから資料1-2といたしまして平成24年度政策レビューテーマ一覧。そのあとは資料の2-1から2-8までということで、それぞれのテーマの資料です。過不足等ございましたら教えていただければと思います。

それから委員の方のお席にのみ配付させていただいております資料としまして、各テーマの審議のときに発言できなかったご意見をご記入いただくために、テーマ別意見記載用紙というものを整理しております。なお事前に先生方にお送りしました資料についてご意見はありませんでした。それと関係資料といたしまして白パンが2冊、1つは国土交通省の政策評価という白パンでございます、我が省がことしの9月に実施しました平成25年度予算概算要求関係の政策アセスメント等を取りまとめたものでございます。

それからもう一つは最新の国土交通省政策評価基本計画等を記載しました資料集でございます。本日は検討テーマが多数ございますので、この2つの資料については配付のみということで説明は省略させていただきたいと思います。

それでは議事に入らせていただきたいと思います。今後の議事進行を上山座長にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

**【上山座長】** おはようございます。各委員の皆さん、8個のテーマそれぞれ事前にヒアリングやアドバイスをいただきまして、どうもありがとうございます。テーマの数が非常に多く時間も限られているので、事前ヒアリングで大分進捗があるみたいで大変助かります。

それで、きょうは全部で5グループに分けていまして、最初が国土計画関係、これが1番、2番。それからあとかなり具体的なテーマということで3番、海上輸送、それから緊急地震速報です。それから3グループが環境政策、それから船舶安全政策ということで、中くらいの大きさの政策。それであとが大きなテーマということで航空、それから技術開

発と。こんな順番で一部は2つセットという形で進めていきたいと思います。

それでは、もう順番に第1グループから説明をお願いします。

**【勢田政策評価企画官】** それではまず進め方でございますが、今おっしゃったとおり5グループに分けて進行しますが、1テーマ当たり5分ずつ説明をいただいて、第1グループから第3グループにつきましては、2テーマあわせて15分の質疑応答の時間を設けてございます。それから第4、第5グループにつきましては5分の説明、それから10分の質疑応答ということになってございます。

それでは1番目のグループでございます。国土形成計画（全国計画）につきまして、国土政策局総合計画課の北本課長からよろしくお願いたします。

**【北本総合計画課長】** 北本でございます。座って説明させていただきます。資料の2-1でございます。お聞きいただきまして評価書の要旨に従いましてご説明をさせていただきます。

まず時間の関係上、評価の目的、必要性等につきましては省略させていただきまして、このページの中ほど以下のところでございますが、評価の視点でございますけれども、大きく2つ、計画に示された新しい国土像、そういったものが計画策定後の確に達成されつつあるのかという点、それから②といたしまして「また」というところですが、東日本大震災等ございました、そういった社会経済情勢の変化等を経た現在においても、施策の指針として有効に機能し得るのか。そういう2つの視点から評価を行っております。

評価手法でございますけれども、大きく3つございます。計画が実現に向けて進捗しているかという点につきましては、国土形成計画のモニタリング調査というものを私ども実施いたしました。それから有識者からヒアリングをさせていただきました。それから現在においても有効に機能し得るのかという点でございますけれども、ページをめくりまして、こちらのほうも有識者ヒアリング、それから統計データの分析ということを通じまして評価をさせていただきます。

大変恐縮でございますが、後ろにポンチ絵をちょっと幾つかつけさせていただいている中の6ページをちょっとごらんいただければと。評価の視点ということで今申し上げた2つにつきまして評価手法といたしましてモニタリング調査、(1)番のモニタリング調査ですが、これも大きく2つ分けてございまして、代表指標によるモニタリング、それから実感のモニタリングということでアンケート調査を実施いたしまして、モニタリングをさせていただきます。それから右側の(2)番のところでございますけれども、経済社会

情勢の変化ということで主に策定後のこういった指標についての分析を行っております。それから下の有識者ヒアリングのところでございますけれども、合計8名の先生方にヒアリングをさせていただいております。筑波大学の石田先生、それから学術会議の大西会長、そのほか三井物産戦略研究所の寺島会長ですとか、あと本日もご出席の村木先生にもヒアリングを行わせていただいたところでございます。こういった大きく3つの手法から評価をさせていただいているということでございます。

では恐縮ですが戻りまして、評価結果のところでございます。まず1点目、計画が実現に向けて進捗しているかという点につきまして、実は計画には5つの戦略的目標というものがございまして、それぞれについて(1)番から(5)番まで記載してございますが、時間の関係上ちょっと省略させていただき、右側のページの下のところですが、「以上を総括すると」というところで総括的なことを書いてございます。モニタリング調査によると計画の目標、実現に向けて進展している分野が多く見られるものの、災害に強いしなやかな国土の形成の分野、それから農山漁村の持続可能性、国土の管理等において進展が不十分であり、そういったことに留意する必要があると考えているところでございます。

それから有識者ヒアリングにおきましても計画の目標実現に向けて「おおむね実現している」という意見が多く見られましたけれども、一方で大きなうねりとなって進展している実感がないという意見もあったところでございます。

それではめくっていただきまして、あとそれから計画の認知・活用状況でございます。これにつきましては前回の評価会におきまして座長のほうからこういった点についても調べたらどうかというご指摘を受けましたので、アンケートの中であわせて調査をいたしました。

まず国土形成計画の認知度についてでございますけれども、地方自治体、国土政策関連の専門家の間では認知度、半数を超えるわけでございますけれども、一般国民ですとかNPO法人等の間では低い状況でございます。ただ策定直後も同様の調査をしてございますけれども、3年間で若干その認知度というものは高まっております、時間の経過とともに一定の浸透が見られるのかなと考えてございます。

それから活用状況につきましては、自治体において将来ビジョンや総合計画等の企画・立案に活用されているケースもございますけれども、まだ存在自体を知らない等によりまして活用されていないケースもございます。情報発信の強化ということを、これからも進めていきたいと考えているところでございます。

それから大きく2ポツ目のところですが、計画は社会経済情勢の変化等を経た現在においても有効に機能し得るのかという点でございます。こちら時間関係上、詳細は省略させていただきますけれども、右側のページでございますけれども、上のところに「以上を総括すると」とございますけれども、計画の枠組み自体は現在でも有効性が保たれているものの、この戦略的目標に関する記載内容等については計画の進捗状況、あるいはその社会経済情勢の変化、これは東日本大震災ですとか、あるいは経済状況などはリーマンショック後戻ってないというような状況もございます。そういった変化等を踏まえつつ、点検作業を行うべきと考えておるところでございます。

それから有識者ヒアリングにおきましては、計画期間後半に向けて、まだまだ計画の推進に向けてのさらなる検討が必要ではないかという指摘もございました。こういった提案を踏まえまして、政策への反映の方向というところでございますけれども、計画の後半期間において重点的に推進すべき分野の実現に向けた検討を実施してまいりたいと考えております。

それから計画の進捗状況あるいはその社会経済情勢の変化等を踏まえた国土形成計画の総点検を行うという方向に反映させていただきたいと考えているところでございます。

以上でございます。

**【勢田政策評価企画官】** では、続きまして2番目のテーマでございます。新たな北海道総合開発計画の中間点検ということで北海道局の小林企画調整官からお願いいたします。

**【小林企画調整官】** 北海道局でございます。北海道総合開発計画の中間点検について、資料2-2評価書の要旨に従ってご説明をさせていただきたいと思っております。

評価書の視点、手法につきましては第7期計画をめぐる社会経済情勢の変化、それから施策の進捗状況を把握して、それに対しての課題等を見つけるという作業をやってまいりました。

評価結果でございます。社会経済情勢の変化への対応ということで、東日本大震災、それからデフレ等をはじめとする経済情勢の大きな変化といったようなものがございます。それに対しては北海道のさまざまな資源、特性を活用して対応できてきた、あるいは今後とも対応し得るという期待がある、となっております。

それから計画を策定する際に出ていたグローバル化、地球環境問題、人口減少、急速な少子高齢化といったような問題につきましても、事態の進展、課題の顕在化がどんどん進行しているといったような状況で、これに対して適切に対応していく必要があるとなって

います。

施策の点検結果でございます。第7期計画には主要施策が5つございますが、わかりやすいように幾つかに区切って簡単に状況を紹介させていただきます。

最初が食の供給力の関係でございます。食の供給力の維持、強化、例えば北海道のカロリーベースでの貢献ですが、これらの維持、強化が図られていますが、いろいろな点でまだまださまざまな懸念がございます。それから特に東日本大震災とかによって農水産物の輸出、それまで若干増え気味だったんですが、影響が見られたもののおおむね増加傾向で進んでいるとなっております。

それから観光地づくりでございますが、来道観光客数、特に外国人の来道観光客数についてはリーマンショックや東日本大震災等で影響を受けたもののおおむね増加傾向にあります。しかし、観光産業としては消費額に大きな伸びが見られないという課題があるとしています。

それから産業群の形成でございますが、これはリーマンそれからその後の世界金融危機、円高などもございまして、北海道経済の、長期にわたる経済の低迷もございまして、産業全体は低迷していると言わざるを得ません。それを支えるための社会資本整備などは行っておるところではございますが、まだ新たな芽が出るところまではいってないというのが正直なところでございます。

それから環境問題でございます。北海道らしい自然環境は保全されておりますが、リサイクルをはじめとする循環型社会の形成については、計画当初よりは進んでいるものもまだまだ努力の余地があると考えてございます。それからCO<sub>2</sub>排出量でございますが、1人当たり排出量は全国平均よりも多く横ばいということで、これも努力が必要となっております。

それから北国の地域づくり・まちづくりということで人口減少、少子高齢化に対応した道内各地の地域づくりでございますが、基盤整備を進めていて一方では利便性は向上しておりますが、主要都市間を結ぶ高規格幹線道路等のミッシングリンクが存在している。それから産業の活性化の動きが見られますが、人口減少、これは予想どおり進んでいるんですけども、地域経済がなかなか安定しないといったようなことで課題が見られます。

それから交通ネットワークの関係ですが、高規格幹線道路など道内交通ネットワークの強化のほかに除排雪、防雪林の整備等、冬期の交通の安全性・信頼性の確保のための取り組みを進めているところでございます。

それから安全・安心な国土づくりです。自然災害に備えた対策を着実に進めるとともに、東日本大震災の被災については適切に対応してまいりました。それから北海道は交通事故死者数が多くなっていますが、ここ数年間は減少しております。しかしながら、まだ200人近い命が失われているということで、これに対する課題は引き続き続けていかなければならないとなっています。

こういったような状況を踏まえまして施策への反映の方向でございますが、計画策定後の東日本大震災等の社会経済情勢の変化も踏まえて、施策は推進されてきていると評価されます。食、観光、環境等といった北海道の資源・特性を生かして我が国の課題解決に貢献し、地域の活力ある発展を図るという7期計画が目指す方向については、現時点でも機能していると考えられます。今後必要となる施策、食、観光をはじめとする資源、特性を生かしていくという観点から見れば、7期計画にほぼ盛り込まれているのではないかと考えられているところから、引き続き7期計画を推進していくこととしています。ただし、推進していく際にはこれまでの進捗状況の課題も見られることから一層の施策の充実・強化を検討していかなければならないとしています。

第三者の知見ですが、国土審議会の北海道開発分科会に計画推進部会を設けまして、実は本日も部会が開かれてございますが、部会での検討を踏まえながら内容を詰めていきたいと考えてございます。それから中間点検について、道内市町村に対しての意見聴取、あるいはパブコメも行っており、その結果も反映させていきたいと考えてございます。

以上、簡単ですが説明を終わらせていただきたいと思います。

【上山座長】 ありがとうございます。それでは引き続き、10分少々ですけれども、コメント、意見等お願いします。どなたからでも。

【山本委員】 いいですか。

【上山座長】 はい、どうぞ。

【山本委員】 いや、僕は何か個別指導したことになるんですけども。大体これでいいと思うんですけども、ひとつ確認なんですけど、

国土計画のほうです。国民へのモニタリング調査をされて、いろいろないいいことが書いてあるんですけども、ちょっと僕データを確認してないんですけど、24年度は集計中ということで23年度で、要するに一般国民についてのデータがないので何とも言えないですが、それについてはあまり芳しくなかったということだとすれば、そこら辺は原因分析か何か、これ、中間レビューですからいいと思うんですけど、何か必要ではないかと思う

んですが。基本的にNPO以外は大体進捗状況においても一般国民へちょっとデータがないので何ともいえないんですが、もしよろしくないのであれば何か最終報告に向けた何らかのことが必要ではないかということをおもっただけですけども。基本的にこれでおまとめいただいてもいいと思いますが。

【北本総合計画課長】 ありがとうございます。現在、モニタリング調査のほう、集計しておるところでございまして、原因分析についてもその中でいろいろクロス分析等も可能かと思っておりますので、そういう方向で検討してまいりたいと思っております。

【上山座長】 ほか、いかがですか。

【村木委員】 1つよろしいでしょうか。

【上山座長】 はい、どうぞ。

【村木委員】 北海道のほうですけども、評価のところはCO<sub>2</sub>の排出量がございましたが、全国平均と比べられるよりも寒冷地だけで比較されたほうが良いように思います。どうしてもCO<sub>2</sub>の排出量が多いと思っておりますので、特に多いと書かれるのが妥当かどうかも含めて検討されてはいかがかなと思っておりました。

【小林企画調整官】 わかりました。この資料の後ろのほうで8と書いてあるところでもございまして、部会での議論もあって、世界の寒冷地との比較というのもやりまして、そういうところも目標にしながら施策を進めていくことも必要と考えております。カナダなんかは寒冷地なのですが、これ非常に多いのですがフィンランド、デンマークとか北欧のそういったような自然環境の豊かなところ、そういったようなところを目指して頑張っていくべきではないかといったようなことも部会では議論されています。外国との比較はしていますが、日本の寒冷地についても、データがあるかどうか調べてどんな感じになっているのか分析していきたいと思っております。ありがとうございます。

【上山座長】 それではちょっと私からも。国土形成計画のほうですけども、全体はわかりやすいけれども、最終報告ではもっときめの細かい説明をお願いしたい。きょうの資料を見ていて思ったのは、各項目について「進展が見られる」「見られない」というのが、日本地図の色で赤、ダイダイ、白の3色になっています。このこととこの全国の進捗状況のところでは書かれている「進展していると見られない」とか「おおむね」とかの関係がよくわからない。何となく色が赤に近いと多分進捗がいいんだろうなと思うんですけども、これをどう捉えるか。全国一律でオレンジだったらいいのか。西日本だけ真っ赤かだったら、平均値で見るといいじゃないかとか、いろいろな考え方がある。全国均質で



あることがいいことなのか。それとも、全体に何となく赤ければいいのかとか、何ををもって進捗といっているのかいま一つよくわからない。国土形成というテーマなので、その辺ブロックの捉え方をちょっとどこかで整理されたほうがいいかなと思いました。

【北本総合計画課長】 ありがとうございます。きょうの資料には細かく書いてごさいませんが、最終報告にはそういった点、細かく書いてまいりたいと思います。これは、それぞれのブロックはそれぞれのブロックの数字をもとに評価しておるんですけども、全国は全国でやはり全国の数字をもって評価をしておるところでございまして。それで「進展が見られる」とか「おおむね進展」というあたりも、最終報告できちんと明示したいと思っておりますけれども、一定の基準をもちましてこういう評価の仕方をしてるところでございまして。

それから実は前回の評価会でもちょっと申し上げましたけれども、これは筑波大学の石田東生先生をヘッドとします研究会でいろいろモニタリングの手法についてご検討いただいたんですけども、今回実は石田先生にもヒアリングに参りました。それで先生のほうでいろいろご検討いただいたものに基づきましてモニタリングをしておりますというご説明をさせていただいたところ、それはそれでいいけれども、それだけで評価できるものじゃないよということを先生からもご指摘いただきまして、あわせてこういう国民の実感ということで、アンケート調査ですとかあるいはいろいろ地域の声というものも聞きながら、総合的に評価すべきじゃないかというご指摘もいただいたところでございまして。

したがって、今回そういうアンケート調査ですとか、あるいはその有識者にもいろいろご意見を伺って総合的に評価していきたいと考えているところでございまして。

【上山座長】 何でも。はい。

【田辺委員】 3点ぐらいですけども、1つはこの5つの目標の中で4の美しい国土の管理と継承と、それから新たな公というところがある意味ではきつい評価になっている。バツというか「進展ない」という形の評価をなさっているんですけども、他方、国民の実感のモニタリングのところを見ますと、この美しい国土とそれから新たな公に関しては比較的プラスの評価をしていらっしゃるんです。その実感とそれからモニタリングの進行との違いというんでしょうか。こういう違いがどこら辺にあるのかというのは、もう少しご研究なされたほうがいいかなという感じがしたというのが1点でございまして。

それから2点目は、この国土形成計画というのはなかなか昔の全総から比べると何ていふんでしょう、その流れがわからないという言い方はひどいんですけども、上の計画があ

って、下の計画がどういうふうに位置づけられているのかというのが、全国総合開発計画の場合にはかなりはっきりしていたものがあったと思うんですけども、この場合はこの国土形成計画があって、その下に提案された事業がばつと並んでいて、ブロックごとにとこの形になっているというところかなとは思いますが、認知度がおそらく全総とかに比べると明らかに低いです。それ、ある意味ではどういうふうにこの国土形成計画が下にこう落とされていって認知されているのかといったところ、もう少し細かく見ていかないと、今後の展開においてどこである意味では計画の伝達が詰まっているのかといったところが見えないと思いますので、そういった点もお願いできればと思います。

それから3番目としては、この下にある幾つでしたっけ。提案されているその各事業が500弱あるかと思えますけれども、その個別とは言いませんが、その全体の計画の中で、計画というか事業がどういう進展の分布をしているのかといったところも、かなり上のほうで今回5つの項目ごとに評価していますので、わりと細かいところもできれば何らかの形で見えるようにしていただければと思ったということでございます。

以上の3点ほどコメント申し上げます。

**【北本総合計画課長】** まず1点目につきましては、実感と実際のデータの違いですね。これについては、分析してまいりたいと思います。新たな公につきましては、ちょっと厳しい評価もあるんですけども、自治体と実は国民でちょっと違いがあるなという感じがしております、自治体のほうから見るとおそらく期待感もあるのかなと思うんですけども、まだ進んでないんじゃないかというような感じはございますけれども、他方で実際の国民の方、あるいはNPOの方などは大分新たな公という概念は進んできたんじゃないかというような評価もあるように、これも私の実感ですけどもそんな感じがしておるところでございますが、あわせて分析してまいりたいと思います。

それから2点目の計画の周知に関しましては、確かにアンケート調査などの認知状況が非常に低いところがございます。これは計画策定時ということもございまして、その策定後の現在においても計画後半、5年間ございまして計画の推進を通じまして、周知というんではありませんけれども、認知度を高めてまいりたいと考えているところがございます。

それから3点目の個別の事業ということでございまして、国土形成計画はご案内のようにそれまでの全総計画と違まして個別の事業が具体的に書いてあるというものはございません。ただこれと並行しまして、実は各省の政策評価の達成度指数、こういっ

たものもあわせて見ておりますので、最終報告の中ではそういったものもあわせて掲載してまいりたいと考えてございます。

【上山座長】 北海道のほうですけれども、さっきの国土形成と比べると気がつくことがある。国土形成のほうは大きく5つの目標があって、その中が15個に分かれていて、さっきの3段階評価が体系的というか思い切りよくされている。それに比べると北海道のほうは全部で柱が7つありまして主要施策です。これが7つあって、各ページ、上の段が計画で進捗状況、そして成果と課題と、いずれもデータは極めて具体的で評価作業としては非常によくやっておられると思うんですが、答えが何かよくわからない。全て正しいことが書いてあるんだけど、たとえば、マル・ペケ・三角という形で、もうちょっとわかりやすくなるにでしょうか。たとえば7つをさらに細目分けると幾つかあって、それについてマル・ペケ・三角という明示をするとか。そこまでしなくてもいいですけども、もうちょっと「できた」「できない」というのをすばっと書かれたほうがいい。今のは何かデータの説明みたいになっちゃって、結局できたか、できてないかって、よく読まないといけない。まとめ方のときに工夫していただければと思います。

【小林企画調整官】 はい。第7期計画には、施策・事業に関する具体的な数値目標が書かれていません。

【上山座長】 そうですね。

【小林企画調整官】 そういう中で、どのように点検をしていくか、非常に難しいところがあるのですが、わかりやすさということで、ぜひそこは工夫させていただきたいと思います。

【上山座長】 じゃあ、よろしくをお願いします。それでは時間もありませんので、次、行っていいですか。

じゃあ、2番目のグループをお願いします。

【勢田政策評価企画官】 それでは2番目のグループの1つ目でございます。トン数標準税制の導入による安定的な国際海上輸送の確保ということで、海事局の外航課の平田課長よりお願いします。

【平田外航課長】 海事局外航課長の平田でございます。よろしくお願ひいたします。トン数標準税制の導入に関する説明をさせていただきます。

評価書の要旨をご覧ください。その評価の目的、必要性としまして、四面を海に囲まれた我が国にとって、外航海運は非常に重要な社会インフラ、輸送基盤となっております。

このため、経済安全保障の観点から、平時より一定規模の外航日本船舶、外航日本人船員を確保する必要があるとございます。そのためのインセンティブを与える目的で、平成20年7月からトン数標準税制が導入されました。評価会では、安定的な国際海上輸送の実現のために導入されたトン数標準税制についての取り組みを評価して頂きたいと思っております。

政策の内容ではありますが、トン数標準税制は租税特別措置法により、通常の法人税にかえてみなし利益による課税を選択できる制度でございます。これの導入によって安定的な国際海上輸送の確保がどうなったかということでございます。租税特別措置ですので、目的が設定されておりますが、その目的が安定的な海上輸送の確保、具体的には経済・安全保障の確保に必要な外航日本船舶の確保と、これに乗り組む外航日本人船員の育成と確保に関する施策の推進ということでもあります。

評価の視点ですが、このトン数標準税制を選択する事業者は、海上運送法に基づきまして日本船舶・船員確保計画を提出し、その認定を受ける必要があります。国土交通大臣の認定を受けた場合に限り、租税特別措置の適用が受けられることになっておりますので、日本船舶・船員確保計画に従って日本船舶と日本人船員が確保されているかについて、評価を行いました。

評価手法といたしましては、毎年度この認定を受けた事業者から実施状況を聴取するとともに、外部有識者の方々の助言も受けて評価を行いました。具体的には毎年3月に交通政策審議会海事分科会にてご審議頂くとともに、今回の評価に当たりましては、国土交通省政策評価会の佐藤先生にご指導頂いてきたところでございます。

次に評価結果ではありますが、トン数標準税制を選択した事業者の所有する日本船舶、全体の約9割の隻数を占めておりますけれども、これについて認定の状況を見ていただきたいと思っております。大手、準大手の10社がトン数標準税制を選択してございまして、21年度から23年度までの3年間で、基準日に77.4隻であった日本籍船が、3年間で1.7倍の131.8隻まで増えております。小数点以下の数字が出ておりますのは、船には複数の船社が共同で保有する共有船舶があり、共有船舶については持ち分でカウントしますので、小数点以下が出ております。それから外航日本人船員の確保については1.1倍の1,072人から1,153人に増加ということでございます。

政策への反映の方法ですが、トン数標準税制は、平成20年に導入されたときは5年間の制度ということで25年までの5年間で予定してございました。ところが、昨年の東日本大震災の際に、外国の船会社が運航する船が風評被害に基づきまして日本を抜港するとい

う事態が多々見られました。これに対して日本の船会社は日本船舶のみならず、パナマ船等の外国船舶も運航しているのですが、運航する船舶の国籍に関わらず抜港なく予定どおりの航行を継続して頂きました。現行の日本のトン数標準税制の対象は日本船舶に限られていたわけでありすけれども、この東日本大震災の経験に鑑みまして、日本船舶を増加させることのみならず、一定の外国船舶まで拡大するというところで、昨年度の税制改正において、1年前倒しで認めていただき、今年の通常国会におきまして、その前提となっていた海上運送法の一部改正法が成立したところでございます。今回、評価頂きますのは21年度から23年度までの実績でございますが、来年度以降のトン数標準税制の内容につきましては、昨年税制改正の過程で既に議論がなされたということでございます。

私のほうからの説明は以上でございます。

**【勢田政策評価企画官】** それでは第2グループの2つ目のテーマといたしまして、緊急地震速報の利用の拡大について、気象庁地震火山部地震津波防災対策室の若山室長よりお願いします。

**【若山地震津波防災対策室長】** 気象庁、若山でございます。どうぞよろしく申し上げます。資料のほうでございますが、説明はポンチ絵のほうで説明させていただきます。要旨から5枚めくっていただいてカラーの絵が出ている。ここから説明させていただきます。

評価書の要旨について、この図で大体評価書をイメージして作成しております。1ページ目の目的・必要性から2ページ⑤評価の手法までは前回説明させていただきました。同じでございますので省略させていただきます。本日はもう1枚めくって⑥の評価結果について主に説明させていただきたいと思っております。⑥、評価結果は評価の視点ごとに整理しております。

この結果の前に若干評価の視点をおさらいさせていただきます。④に戻るんですが、緊急地震速報、利用拡大を支える施策として3つ洗い出しております、それぞれをチェックすることとしております。1点目でございますが、緊急地震速報を利用していただくためには我々の発表する情報が信頼できるものであることが重要でございますので、この点を予想精度というところで評価すると。これが1点目の視点でございます。2点目は、緊急地震速報を発表してから強い揺れが来るまでの猶予時間は数秒から十秒程度しかございませんのでこの短い時間に確実に情報を伝達すると。この取り組みとして伝達手段が確保されているかどうか。これを2点目の評価の視点としております。3つ目の視点が、緊

急地震速報は住民の方々に届いても身の安全を守るという行動をとっていただかないと意味がございませんので、情報を見聞きした際にうまく使っていただくと。この方策を国民の周知・広報とその達成状況をチェックするというこの3つで評価しております。

⑥に戻っていただきまして、それぞれの視点ごとに評価結果を説明させていただきたいと思っております。赤字で書いてあるところが評価の視点ごとの整理で、文字でまとめております。

次のページからそれぞれについて3つの視点で整理しておりますので、⑦の(1)から説明させていただきたいと思っております。評価結果⑦の(1)でございます。まず迅速性及び予想精度などの信頼性についての評価でございます。なお資料の構成は上の段に評価の概要、文言で書いております。中段に概要を図で説明してございます。下に課題を示してございます。中段の図で概要を説明させていただきますと、図の上側、これが主な評価結果でございます。これは予想精度の評価結果を示してございます。緊急地震速報は震度4以上が予想される地域ごとに発表してございますが、図では棒グラフで、青色が予想精度がまあまあ誤差でいうと震度1程度、適切に発表したと。黄色が一部の地域で震度2以上外れたと。赤が全ての地域で震度階級で2以上外したと。青が適切、黄色が一部外れ、赤が大外れという資料でございます。この評価結果ですが、時期を分けてございまして、上から昨年度大震災以前の情報、中段が震災直後、下段が最近の3つに分けてございます。ごらんのように震災の前後で予想精度が大きく変わっております。点数でいうと一番上の震災前が100点満点で70点ぐらい。震災直後は30点台に落ち込みまして、最近では50点台に回復しているという状況でございます。これは緊急地震速報の予想は、例えば2つの地震が同時に発生した場合はうまく計算できないといった原理的、技術的な限界がございまして、大震災以降は非常に余震が活発でございましたのもともと持っていた課題が、これらの活発な余震活動で浮き彫りになったと、こういう形になってございます。対策としましては図の下に書いてある2つの技術的な限界を狭める対策をしております。1つはソフトウェアの改修、2つ目は観測点の増強としております。一番下に課題を書いておりますけれども、速報の利用拡大にはやはり早く正確な情報を届けるということで、信頼を上げると、これが一番の課題と考えております。

次⑦の評価結果の(2)で国民への伝達手段の確保。これも同じような構成は上段に概要、中段に図で示してしております。図の上段ですけれども普及状況、伝達の普及状況を示してございますが、テレビ、ラジオ、防災無線等、特に携帯電話とか全国展開してござい

て、十分普及してきたのではないかと評価しております。特に最近携帯電話について、携帯電話はいつでもどこでも聞くことができる非常に有効な端末ですので、通信事業者さんの協力のおかげで最近では全機種ほぼ機能がついております。ただこの携帯の使い方について、今度アンケート調査をすると必ずしも十分有効に活用できてないと。特に全国的に見ると、九州、四国のほうはどういう音で速報が鳴るかというのはご存じないというのは結構調べられておりますので、この辺我々は周知していかなくちゃいけないかなと思っております。

最後の(3)の国民への周知・広報の状況、これもアンケートをとりました。認知度については毎年とっておるんですけども、最近では8割と十分認知は進んできたかなと思っております。ただこれもアンケートで認知はしていますが正しくちゃんと行動できているかと見ますと、図の下の左側ですが、行動できる人の割合も7割と増えてきたんですけども、その中身を見ると、適切な行動をとっているとは言えない部分がございます、まだ十分ではないのかなと思っております、この辺も我々周知・広報していかなくちゃいけないかなと思っております。

以上まとめまして最後のページの⑧、⑨で、⑧が主な課題、先ほどの図の一番下に課題を並べております。右が今後の政策への反映方法を整理しております。視点ごとに3つ上から順番に1番はより早く正確な発表と、このために精度改善にいろいろと取り組んでいきますと。(2)のさまざまな入手手段の確保としまして、携帯端末は有効な利用手段でございますので、この辺をうまく使っていただくような周知・広報を努めていくと。最後に(3)正しく行動していただくために訓練を利用してうまく活用していただくような取り組みをやっていくという予定でございます。

以上でございます。

【上山座長】 ありがとうございます。それではコメントをお願いします。

【白山委員】 トン数標準税制のほうでございますが、この評価結果のところではなかなか難しい問題だと思うのですが、外航日本船籍54.3隻、日本人船員81人増加という点について、全般的に我が国の船が減っているという結果は、傾向としてありますが、この租税特別措置法の効果の影響がこの結果に対してどういう要因で及ぼしているのか、他の要因はないのかなど、これですと全般的に効果が劇的にあらわれているとは少々言えない感じがございますので、その辺の要因分析をもう少し詳細にやったほうが良いのではないかと、あとはこれは結果として日本船籍、日本人船員が81人、54.3隻増え

たということですが、これですと傾向値としての変化がどうだったのかということがよくわからない、直感的にわからない面がございますので、もう少し要因の分析ができないかという点と、この減税額が3年間で154億円という数値的に出ておりますので、アウトプットの指標ではなくて、もう少し何か効果的なもの、なかなか難しいとは思いますが、そちらとの対比みたいなものをできれば検討はされたほうがよろしいのではないかと思います。難しい問題だとは思いますが。

【平田外航課長】 これは一つ一つお答えするということで。

【勢田政策評価企画官】 はい。

【上山座長】 それなら、ちょっと私も似た質問があるので、それもちょっと。

【平田外航課長】 はい。

【上山座長】 今のに足してという感じなんですけれども、この減税額、合計154億ですね。通常に比べると2割ぐらいですか。それなりにインパクトのある額だと思うんですけれども、例えば他省庁も含めて、ほかの政策の減税効果何%に比べるとどうかとか示せないか。あともう一つ考え方は各社の純利益を全部足してこの額がどのぐらい意味があるのか。経営規模が極めて大きいと極わずかということだし。あるいは、これは極めて会社の収益を大きく左右する額かもしれない。そのあたりは私は評価そのものというより、何か参考的な指標として横に載付けてもいいかなという気がする。ただこれはなかなか踏み込むのは難しい分野で、今後のこともいろいろ考えると、参考資料をたくさんとっておいて少し様子を見てもいい。その上でこれは意味のある指標だというのが出てくれば、通常のチェックアップでも生かしていくとか、そんな感じかなと思う。

【山本委員】 関連していいですか。

【上山座長】 はい。

【山本委員】 簡単に。今、この資料だと非常に海運市況は不況なんですよ。そうすると赤字の場合でも要するに払わないといけないので、みなし利益になるので。これはでもかなり、5年間は別に、選択したら5年間はやらなきゃいけないと思いますけれども、この見直しをされるということは適用拡大ですけれども、もう少し大幅にしないと、これインセンティブは出てこないんじゃないですかね。3社のこの資料を見ると、要するに21年度は純利益が出ていない、増税、納税もしてないわけですね。するとこれはもう24年度以降はほとんど効果が、逆に言うと企業にとってはマイナスのインセンティブになるんじゃないかという逆の危惧が、ちょっと個人的にしたんですけれども。誤解かもしれま



せんが。

【平田外航課長】 それでは順番に回答させて頂いてもよろしいでしょうか。

まず、日本籍船の増加について、どこまでがトン税の効果で、それ以外の効果はどうかというご指摘ですけれども、本日の資料に商船隊の隻数の推移を書かせて頂きましたが、平成20年から増加に転じたところであります。これまで日本籍船の増加のために、平成8年に国際船舶制度を導入し、日本船には原則日本人を配乗するという事になっていたわけですが、国土交通大臣に承認された外国人船員については配乗を認めるなど、さまざまな施策を講じてきたわけでありましたが、平成19年まで減少の一途をたどっておりました。一方、トン数標準税制では、計画期間の5年間に、認定事業者は日本籍船を2倍に増やさないといけないという計画上の義務を課したところ、日本籍船が増加に転じたということでありまして、どこまでがトン数標準税制の効果かというのは、なかなか定量的に計測するというのは難しいところではあります。トン数標準税制は事業者による選択課税であり、通常の法人課税のほうがメリットがあると思えばそちらを選択すればよく、トン数標準税制を選択しないという道もあるわけですが、大手をはじめとして主だったところは全てこのトン数標準税制を選択しております。その結果として、計画に従って、これまでのところ日本籍船が1.7倍に増えてきているということでございます。

その次のご指摘ですが、減税額が、他の業界と比べて154億というのがどうなのか、あるいはこれが十分なのかということについては、はっきり言ってこの3年程度、リーマンショック後は、世界経済も滞っておりますので、事業者にとってはもう少し効果があったのではないかという部分はあるかもしれません。このような状況下ではありますが、来年度から拡充する予定にしておりますのは、一定の外国船舶ということで先ほどのその納税額の載っている資料の次のページの真ん中辺のところの24年度税制改正大綱というのがございます。下から2行目からですけれども、適用対象を我が国外航海運事業者の海外子会社が所有する一定の要件を満たした外国船舶、要するに外航海運事業者は、いろいろな外国船舶を運航してありまして、「自分の海外子会社、に持たせている船」や、あるいは「日本のほかのオーナーが持っている船を借りてきて運航する」とか、あるいは3番目のカテゴリーとして「ギリシャなどの外国のオーナーの持っている船を借りてきて運航する」こういったいろいろな形態があるわけでありまして、拡充の対象としましては、自らの海外子会社が所有する一定の要件を満たした外国船舶にトン数標準税制の適用を拡充するということが認められたわけでございます。先ほど山本先生から「大幅見直し

になっていないのではないか」というご指摘あったわけですが、トン数標準税制は、政策目的を経済安全保障の観点とすることで、租税特別措置が認められておまして、拡充する外国船舶は、我が国の経済安全保障のために必要があるときは確実に日本船舶に転籍することができることを条件としております。これは、他の船主から借りてきている船ではなく、自らの海外子会社の船であれば確実に転籍できるということで、認められたものでございまして、船社の要望としては、もう少し柔軟な拡充を求めていたわけでありまして、政策目的とのバランスの中でこういった結論になったわけでございます。

この拡充されたトン数標準税制が、現行のトン数標準税制と同じように、大部分の船社が選択するかどうかというところですが、具体的な制度の詳細については、現在、業界それから税務当局と詰めているところでございます。大部分の支持を得られるような制度にできるよう、努力しております。

【加藤委員】 意見を言ってよろしいでしょうか。

【上山座長】 どうぞ。

【加藤委員】 今の話と関係する話です。まず、海運事業者の経営安定性確保の問題と日本経済安全保障の問題とは、相互に関連はあるけれども別の問題だと思われまして、それらは分離して取り扱われるべきです。その上で、日本の経済安全保障もしくは海上輸送の安定性確保にどのようなインパクトがあったのかが、評価の対象であるべきだと思います。そういう意味では、施策の実施により、どれぐらい安定性が増して日本経済に良いインパクトを与えたのかを分析していただけるとありがたいです。少なくとも東日本大震災に関してはある程度データもありますし、分析できるのではないのでしょうか。

次に、2つ目の話についても、意見を申し上げます。緊急地震速報の利用拡大については、外国人への情報提供のあり方を議論しないと今後の国際化社会に対応できないと思います。また、東日本大震災の経験を踏まえると、地震直後の情報プラスその後の津波に関して情報をうまく伝える方法も考えるべきと思われまして、是非ともこれらについても追加で調査をしていただけるとありがたいです。

【上山座長】 ちょっと細かい話ですが、この緊急地震速報、書き方の問題だけですが、評価の視点のところ、1はわかりやすい。けれども2、3が伝達手段の確保と書いた後同じことが解説風に書いてある。もうちょっと2、3は具体的に、何が起きればいいことなのかわかるように、書いていただいたほうがいい。

【若山地震津波防災対策室長】 報告書のほうにはそういうふうに反映させていただきます。

【上山座長】 はい。それとあと税制のほうですけれども、これ他省庁もいろいろな特例的な税制を持っていて、それがひょっとしたら評価制度にのっかったことがあるかもしれない。税は対象分野を超えて比較しやすいので他省庁の類似のレビューとか評価報告書がないかどうか、ちょっと事務局に調べていただいて、制度間競争に負けないように目配りもお願いしたいと思います。

じゃあ次のグループ行っていいですか。

【平田外航課長】 どうもありがとうございます。

【勢田政策評価企画官】 それでは、3番目のグループでございます。1つ目と致しまして環境政策の推進、総合政策局環境政策課の山本課長からお願いいたします。

【山本環境政策課長】 それでは環境施策につきまして4枚めくっていただきまして後半のパワポのほうでご説明申し上げたいと思います。資料の2-5。はい、こちらでございます。

まずめくっていただきまして2ページでございますけれども、まず評価の目的でございますけれども、平成20年7月策定の国交省の環境行動計画の策定以降、革新的エネルギー・環境戦略など、政府の環境政策も大きな転換期を迎えております。当計画も期限が切れますので国交省の環境政策の実施状況の総括的評価、結果の次期計画の反映、これを目的としております。

対象でございますけれども、低炭素社会の実現、自然共生社会の実現、循環型社会の形成の3分野でございます。視点でございますけれども、環境政策の目標・施策の妥当性、施策の取り組み状況、目標の達成状況などの視点から評価を行うこととしております。9ページから評価結果でございます。

まず低炭素社会の実現関係でございます。次のページ、10ページでございます。まず背景でございますけれども、京都の目達計画では国交省関係は特に自動車、住宅・建築物の関係が大きな役割を担っておりまして、この2本柱の目標をクリア、さらには下の右にございますけれども、日本再生戦略など新しい目標がありますので、こういった目標クリアが求められております。そういった中、次のページに環境対応車の評価をおつけしておりますけれども、これまでもトップランナー基準、税制などをツールとして下表のとおり新車販売の次世代自動車割合目標、さらにはCO<sub>2</sub>削減目標は順調に推移をしております。

今後は下にもございますが、2020年までに新車販売に占める次世代自動車割合50%、こちらに向けまして世界最高レベルの燃費改善、次世代自動車導入促進などの施策の深掘りが求められているところでございます。

次のページが住宅・建築物の省エネでございます。これまでも省エネ措置の届出義務、税制などを講じてきましたが、特に新築住宅の省エネ基準達成率はBになっております。今後は2020年までに新築住宅における省エネ基準達成率100%、こちらに向けまして省エネ法の基準適合の段階的義務化、こういった施策の見直しによる強化が求められております。下の次のページでございますけれども、全項目を掲載しておりますが、65%がAでございまして、Bの課題は記載のとおりでございます。20ページをごらんいただきたいと存じます。

自然共生社会の実現でございますけれども、特に生物多様性国家戦略によるエコロジカルネットワークの形成などの視点重視が求められております。次のページでございますけれども、自然環境保全施策の取り組み状況は下表のとおりでございますけれども、特に都市域の水と緑の確保量、水辺・湿地・干潟再生の割合関係がBでございます。今後はこれらの取り組み推進に加えまして、次のページに緑地の事例をおつけしておりますけれども、多様な主体と連携した都市緑地によるエコロジカルネットワークの形成の推進、指標管理、そういった生物多様性の確保の視点に基づく施策展開が求められております。25ページでございますけれども、全項目を記載しておりますが58%がAで、Bの課題は記載のとおりでございます。

27ページが循環型社会の形成でございます。次のページに背景でございますけれども、産業廃棄物のうち、国交省では下水汚泥と建設廃棄物がそれぞれ約2割を占めております。特に下水汚泥については下図のとおり9月のバイオマス事業化戦略がございまして、こちらで下水処理場のバイオマス活用拠点としての役割も期待されております。次のページに下水バイオマスをつけておりますけれども、写真にもありますがバイオガス化、固形燃料化によるエネルギー利用が始まっておりますけれども、一部自治体にとどまっております、その結果バイオマスリサイクル率もBでございます。今後は官民連携による革新的な低コスト技術開発、固形燃料のJIS化など市場の活性化施策の視点が求められております。

33ページでございますけれども、下水汚泥以外建設廃棄物でございますけれども、特に建設混合廃棄物がBでございまして、分別解体ノウハウの普及、リサイクルポートにつ

いては企業の立地数は順調でございますけれども取扱量の伸びは鈍化しており、官民連携による需給マッチングが課題になっております。

最後に34ページでございます。以上の結果を踏まえました政策への反映の方向でございます。3つの分野について特にキーワードを申し上げたいと存じます。まず低炭素社会の実現でございますけれども、世界最高レベルの燃費改善、次世代自動車導入促進、省エネ基準適合義務化、自然共生社会の実現は多様な主体との連携・協働によるエコロジカルネットワークの形成、循環型社会の形成は官民連携によるバイオマス利用技術開発推進、静脈物流システム構築でございます。

説明は以上でございます。

**【勢田政策評価企画官】** 続きまして第3グループの2つ目のテーマでございます。新たな船舶交通安全政策の推進ということで、海上保安庁交通部企画課の金子課長からお願いいたします。

**【金子企画課長】** 海上保安庁でございます。それでは私どもの政策評価、新たな船舶交通安全政策の推進ということでございますけれども、資料の要旨に基づきましてご説明をさせていただきたいと思っております。

評価の目的、必要性でございますが、これは簡単に申し上げますと平成20年6月、交通政策審議会からおおむね5年間の海上保安庁の行くべき道ということで新交通ビジョンというのを策定しております。その新交通ビジョンの中でそれぞれ3つの目標を掲げておるわけでございますが、ふくそう海域における事故、港湾における事故、それからプレジャーボートを中心とした小型船舶の事故、それぞれの減少ということを目標として掲げておるわけでございます。私どもの今般の政策評価といたしましては、これらの目標がきちんと達成されているかどうかで、それらを達成するための施策というものがきちんと遂行されているのかどうかといったことを、政策評価として今回まとめていきたいと考えているわけでございます。

2ページ目でございますが、それぞれ目標が達成されたのかどうかということでございます。それぞれふくそう海域の船舶の交通事故、それから港湾内の事故、プレジャーボート、小型船の事故でございますが、当初私どもで設定いたしました目標はそれぞれ達成をしているということでございます。これが平成23年の確定値において達成しているということでございます。特にふくそう海域におけます事故につきましては、約89%減少しているということでございます。この要因といたしましては2つあると考えております。

1つは平成21年に海上交通安全法、それから港則法といわれるいわゆる海上の交通ルールを定めた法律を改正いたしまして、船舶に対するきめ細やかな情報提供及び指示ができるようになったということでございます。こういったことによりましてふくそう海域、特に船舶の交通量が激しく事故が一旦起これば大きな経済的な損失を生ずる東京湾、それから瀬戸内海、あるいは関門海峡、こういったところの事故が顕著に減少しているということがございます。

それからもう一つの要因といたしましてはAIS、これはオートマチック・アイデンティフィケーション・システムといわれます。これは船舶にそれぞれ搭載いたしまして、船舶から船舶の細かな情報、例えば船舶の長さ、それから船舶の船名、船舶の仕向け地、それから例えばタンカーであれば搭載している物資、こういったものの情報が非常に細かく伝達されるといったシステムが搭載されるようになったわけでございますが、こういった情報をとることによりまして海上保安庁といたしましても船舶に対してきめ細やかな情報提供及び指示、勧告ができるようになったということがございます。こういった2つの制度的な改正、それからもう一つはハード的な進歩、こういったものをあわせまして特にふくそう海域における船舶の事故というものが顕著に減少したという結果をもたらしたと考えております。

それからあとそれ以外に私どもの課題として考えておりますのは、プレジャーボート、小型船舶の事故でございます。一応その目標の3番目として、小型船舶からの転落事故でございますとか死亡事故、こういったものの減少を目標に掲げておりまして、その目標は一応平成23年には達成しておりますけれども、年間2,400隻から2,500隻の海難があるわけでございますが、そのうちの約7割を小型船舶が占めているという現状はなかなか変わっておりませんので、こういったことに対しても今後目を配ってより小型船対策というのを進めていきたいと考えているわけでございます。

それから、今言ったような目標を達成するための政策といたしまして、大きく5つの柱を掲げたわけでございます。その1つが海難分析、能力の向上、これは海上保安庁サイドの問題でございますけれども、私どもの海難分析能力、これを高めるべく研修などを制度化いたしまして、こういったものでより深掘りした事故分析を行うようにしているということでございます。

それからもう一つは先ほど申し上げました新たなテクノロジー、AISなどを活用いたしました特にふくそう海域の事故防止に、先ほど申しましたように非常に大きな効果を与

えるわけですが、こういったものを活用した安全対策を今後とも進めていきたいということでございます。特にそのハード的に、例えばその瀬戸内海のような島嶼がたくさんあるところでは、なかなか海上保安庁でレーダーで監視しようとしても、なかなかその島嶼の陰になって見えないというところでは、そのレーダーの数を増やしたり、あるいはその回線を二重化することによって、一応大きな災害が起こった場合にも回線を確保するなどいたしまして、その不断の情報提供ができるようにするようなハード的な整備も続けて行っていきたいと考えているわけでございます。

それから、あとはそれぞれその地域特性に応じました海上安全対策とかも進めていくということでございます。これは今までも進めてきたわけございまして、例えば漁港であれば漁船、漁民の方々に対するさまざまな海難防止運動、それからプレジャーボートが多いところではそのマリーナに出かけていまして海難防止対策を、協力をお願いするということをやってきたわけございまして、こういったものはもろもろ総合的に反映いたしまして、先ほど申し上げました海難の減少ということが一応効果的に反映いたしまして、目標を一応達成できたのかなと思っているわけでございます。

これらを生かしました今後の反映ということでございますが、一番最後の資料に載せておりますけれども、この4項目につきまして大きくまたざっくり申し上げますと今度とも今までの対策を継続いたしまして、より安全な海の実現を図るということを実現していきたいと考えているわけでございます。

海上保安庁からは以上でございます。

**【上山座長】** ありがとうございます。どうぞ。

じゃあ私から1個いいですか。保安庁なんですけれども、資料の4ページですね。4ページの真ん中のグラフと、あと左の解説文なんですけど、評価対象が港長の勧告に従わない1,000トン以上の大型船舶ですよ。

**【金子企画課長】** はい。

**【上山座長】** それでまあ目標を達成しているということなんですけど、この右の図がちょっとわかりにくくて、この右の図はぱっと見るとこの紫の棒がまず目に入ります。でもこれは1,000トン未満の話で実は関係ないと。

それから、このオレンジのやつについても、オレンジだけを見ると何か減っている気もするが減ってないなと思うんですね。しかし左の文章を見ると、実はこのオレンジも関係なかったということで。

【金子企画課長】 すみません。

【上山座長】 海難事故全体を100として、縦の棒グラフか何かにして、1,000トン以下はこれだけですか、1,000トン以上はこれだけけどその中でさらに実はというふうにするべきです。あるいはこれ、そもそも棒グラフにする意味がないのかもしれない。ゼロなんですから。だからそのあたり見せ方の問題かもしれないですが工夫が必要かと。

それからあともう一つ、逆に思うのはなぜ1,000トンで切る必要があるのかということ。これ何かで決まっているのかもしれませんが、1,000で切らないとしたらひょっとしたら何かもっと数が増えるのかなとか思ったりするんですね。そのあたりのちょっと整理を最終報告に向けてお願いしたいなと思います。

【金子企画課長】 そうですね。わかりました。1,000トンは一応大型船ということで、やはり事故を起こしたときの甚大な被害を与えるということで大型船ということで対象にしておりますけれども、そのあたりをきちんと説明するようにしたいと思います。

【村木委員】 環境施策のほうですけれども、例えば12ページを見ていただくと住宅・建築物の省エネ性能の向上といったところで、目標値に対する現況の業績結果というのがそれほど高いわけではないですね。それに対する今後の方向性というところで、例えば新築とか省エネの基準達成率100%に向けての取り組みをしていくという、この結論はともいいと思うんですけれども、なぜこうなっていないのか。つまり7割の目標値に対して45%しか業績が上がっていないことの理由みたいなものが、どこかでわかるような指標とかがあると良いと思います。新築、改装についてもそういうのがあるといいかなと思いますし、CASBEEとかの利用についてもなぜ利用されていないのかといったデータがもしあれば、そういうものを入れていただけるとよりいいのではないかなと思いました。

以上です。

【山本環境政策課長】 すみません。Bの一応背景でございますけれども、CO<sub>2</sub>の削減が目標をクリアできないことについて、特に住宅の場合で想定されますのは、原単位の改善には努力しているところですが、やはり世帯数とか家電の大型化、そういったところが背景にあるものと分析されております。一方、省エネ基準達成についてですが、いろいろと法律、下に税制とか表示やっておりますけれども、そうはいつでもハードルは高く、今まで法律では省エネ法上の届出義務だったのを、省エネ基準に適合するよう義務化を図るという踏み込んだ形で基準達成できるように、2020年までに段階的に取り組ん



でいきたいと思っています。また、CASBEEについては検討します。

【加藤委員】 まず、環境の方についてですが、それぞれの施策からCO<sub>2</sub>がどれだけ結局減ったのかというのは、どこかに書かれているのでしょうか。素直に考えるとCO<sub>2</sub>削減量をもってA、B、Cと評価しているものだと期待していたのですが、そうではなく、それぞれのアウトプットをもって、A、Bなどと評価されている印象があります。

【山本環境政策課長】 わかりました。

【加藤委員】 船舶の方について言いますと、船舶の交通安全の問題が、ほかのタイプの事故と比べてどのような特性の違いがあり、その特性のおかげで、特にこういう政策を重視して実施しているのだという説明があると、施策の重要性が理解されるのではないかと思います。以上です。

【山本環境政策課長】 まず環境のところでございます。パワポの11ページのところで、ちょっとご説明したいと思うんですけども、やはりまずそれぞれの施策については、最終的な目標はやはりCO<sub>2</sub>の削減数値でございまして、そのCO<sub>2</sub>を達成するための業績指標ということで、それがCO<sub>2</sub>の達成のための施策のツールということで、例えば自動車の場合は新車販売に占める次世代自動車割合の目標、これが業績指標でこれをA、Bという形で評価しております。CO<sub>2</sub>については、一応2,000万トン以上のCO<sub>2</sub>削減という形で自動車は書いておるんですけども、今現在新しい地球温暖化対策に向けまして今、集計中でございますので、今の段階ではちょっと正確な数字は出せないんですけども、後ほどそういった数字もきっちりとして分析の対象に加えたいと思っております。

【加藤委員】 それは、全ての施策について、CO<sub>2</sub>の数値が出せるということですか。

【山本環境政策課長】 はい、という方向で検討したいと思っております。

【加藤委員】 わかりました。ありがとうございます。

【金子企画課長】 海上保安庁でございます。ご指摘の点、確かに大変わかりにくいところかもしれませんので、そこは評価書の中できちんと説明をしたいと思っております。

1点申し上げますと、やはり船舶の場合は海上で起こる事故でございますので、一旦事故が起こりますと非常に人命に対する脅威が大きいということと、それから先ほど申しましたそのふくそう海域、特に東京湾とか関門海峡などで大型船同士の事故が例えば起こりますと、そこでその海上で交通が滞ってしまって日本経済に大きな影響を与えるという、その経済損失性も非常に大きいと。特徴があると思っておりますので、そういったことはきちんと説明させていただきたいと思っております。

【加藤委員】 　　ぜひよろしく申し上げます。

【上山座長】 　　いいですか。はい、じゃあ次のグループ、行きましょう。

　　どうもありがとうございました。

【勢田政策評価企画官】 　　それでは第4グループでございます。航空自由化の推進ということで、航空局航空事業課、久保田課長からお願いいたします。

【久保田航空事業課長】 　　航空局航空事業課の久保田でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。すみません、それでは資料に基づきまして簡潔にご説明をさせていただきます。評価書の要旨ということで2枚におまとめをしておりますので、これに基づきましてご説明をさせていただきます。

　　まず評価書の要旨、1枚目でございますが、評価の目的、必要性、対象政策でございます。航空につきましてはもともと需給調整をやっておりましたが、それを廃止するというような事業規制の緩和が行われております。緩和が行われてから一定期間ある程度の期間が経過しましたので、その間において生じた影響や効果について分析をした上で、今後の航空政策に反映する必要があると考えておまして、具体的には平成12年2月に航空法が改正され、事業規制が緩和されましたのでそれを対象にしたいと考えております。

　　政策の目的につきまして、真ん中ぐらいでございますが、競争促進を通じた利用者の利便性の向上に向けて事業への参入の容易化、多様なサービスの提供を促進するという観点でございます。

　　評価の視点は3つございまして新規航空会社への影響と、それから2点目が利用者利便性への影響、3点目が安全性の問題でございます。それぞれについて1ページ目の下のところで簡単にご説明をしたいと思います。

　　まず新規参入会社への影響でございますが、規制緩和の後、平成14年にはスカイネットアジア、平成17年にはスターフライヤーと相次いでおります。特に昨年からことしにかけては日本においても本格的なLCC会社が3社参入し、ことし3月、7月、8月とそれぞれ業を開始しておるところであります。こういった会社につきましてはその2つ目のポツですが、保有機材が増加することに伴って効率性が上がりますので、ユニットコストが低減化されてある程度効率的な生産体制が構築されておるところであります。また新規会社、一時的には経営不振に陥りましたが、近年はおおむね営業利益等の業績も比較的安定しておまして、例えばスカイネットアジアでしたら売り上げが300億、スターフライヤーですと200億規模まで成長してきたところでございます。

それから2つ目の視点、利用者利便性への影響ではありますが、新規会社が入ることによって確実にネットワークは広がっております。羽田路線、羽田以外の地方路線でも参入路線が拡大しております。具体的に平成19年には全くローカルローカルはゼロ路線でしたが、それが21路線まで拡大しているというケースがございます。一方、高需要路線では参入会社が増加しておりますが、低需要の1社しかない路線については大きな変化が見られないという問題もございます。また運賃につきましては各種の割引運賃が出ておまして運賃の幅に広がりがございますとともに、またサービスについて多様なものが出てきているという状態です。次のページをごらんいただきたいと思います。その結果需要はどうだったかと申しますと、新規航空会社が参入した路線は全路線計の需要を上回っております。例えば平成19年と23年を比較すると、全路線でいうとマイナス10%のところ、新規会社が入ったところは逆にプラス5%という形で需要の創出効果が見られるわけでありまして。また新規会社が入った参入路線ではやはり運賃面で競争力を持っておりまして、確実にシェアを伸ばしているという状態でありまして。

また運行の安全につきましては、むしろ全体としては安全性が向上している。事故等の発生率は減少傾向にあるわけでありまして。

こういったことを通じて政策への反映の方向性ですが、混雑飛行場の使用許可等のタイミングを捉えて利用者利便向上の観点からそれぞれの会社の取り組みをチェックし、競争の促進を図りたいという点が1点。2点目は適切な航空容量の確保に向けて施設、管制、環境面で幅広く検討を行いたいという点が2点。3点目が地方路線、実は数としては減少しております。こういった路線の維持に向けた支援措置について検討したいという点でございます。これらにつきましては田辺先生のご指導をいただきました。大変ありがとうございました。

私からの説明は以上でございます。ありがとうございます。

【上山座長】 それではどうぞ。

【山本委員】 よろしいですか。

【上山座長】 はい。

【山本委員】 つまらんことかもしれませんが、スカイマークだけえらくユニットコストが低いというのは、これはほんとうにスケールメリットの効果なんですか。

【久保田航空事業課長】 スカイマークは今、保有機材が27機になりまして、羽田を中心に事業展開していった結果、今では、生産拠点、整備拠点を新たにつくることなく路

線展開が可能になってきています。そういったことで賃金を含めていろいろな経費削減、取り組みはしていますけれども、やはり規模の点から効率性が高まってきているという評価ができると思います。

【山本委員】 ありがとうございます。

【上山座長】 この安全性なんですけれども、経時変化で下がってきているというのはわかるんですけれども、海外との評価とか、あるいは何か他の交通機関との評価とかほしい。例えば海外でも絶対量で評価すると同時に海外でもこのように下がってきているとか。世界全体のトレンドですね。

【久保田航空事業課長】 はい。

【上山座長】 で、日本も同じかあるいはそれよりいいのかとか、もうちょっとほかのものとも比べたほうがいいんじゃないかと思いますが。可能であれば。

【久保田航空事業課長】 なるほど。世界の安全の状況が徐々に向上しているかどうかのちょっとデータが今ないものですから。

【上山座長】 そうですか。

【久保田航空事業課長】 エアバスでありますとかボーイングが例えば遅延率というのを出しているのですが、それに比べると我が国の平均はその半分程度であります。ですから常日ごろ的なメンテナンスという点もしっかりされているのかなと思っております。

また新規会社は、こういったエアバスやボーイングの機材を使っていますが、それも含めた数字として非常にいいパフォーマンスを示していると思っております。そういったことから安全性の面については当然新規参入するときの事業許可にしっかり見るとともに、その後の監査等を通じてしっかり見ていっているというところを航空局としては至上命題にしているというところがございます。

【上山座長】 航空局の仕事の仕方はいいですけれども、報告書に何を書くのかという意味でいうと、今おっしゃったようなことを読んだだけでわかるように、もう少し足していただいたほうがいいと思うんです。つまり事故という定義自体もすごく重いものであって、それが減っているというのはある意味で当たり前じゃないかということ。

【久保田航空事業課長】 はい、承知しました。

【上山座長】 そのヒヤリハットといいますか、事前のやつが幾つかあるんだろうと思つて。

【久保田航空事業課長】 確かに、はい。

【上山座長】 結果、別に悪くないんだけど。頑張っておられるのであれば、もうちょっと安全のところはやはりきめ細かく書く必要がある。例えば安かろう悪かろうみたいな懸念が、やっぱり世の中にはあるんです。安全のところは、データがあるならもっと出されたほうがいいかなと思います。

【久保田航空事業課長】 はい、承知しました。

【加藤委員】 私も意見を申し上げます。主な課題が、最後に示されているのですが、これらの課題が、それまでに提示されたデータから得られていない気がします。例えば、空港容量がボトルネックだということならば、空港容量がどの程度使われているかを提示すべきだと思いますし、需要の小さい地方路線において路線維持が困難だというのは、それを明示的に示すデータを用意すべきだと思います。それと、私が見落としているのかもしれませんが、運賃に幅はできたという話があるのですが、運賃が全体として下がる傾向にあるのかどうかも、できれば何か情報を示していただけるとありがたいです。

【久保田航空事業課長】 はい、わかりました。ありがとうございます。

【白山委員】 利用者利便性への影響ということで、その運賃の幅とか割引とかいうことを通じて実際にその需要も増えたということをもって、それ自体で効果があったということなんですけれども、実際にこれはどちらかというと供給サイド側のほうの発想でして、需要者サイドといいますか、利用者側のほうの利便性の向上について何か生の意見などはお聞きになられているんですか。

【久保田航空事業課長】 そちらのほうについては。

【白山委員】 実際のところ確かに運賃が下がったということ、利用の幅が広がったということによって実際に利用者が増えているのかもしれませんが、それによって実際に利用者側の満足度というのはどうなったのかのような話というのはどうなのかという点が1点でございます。

あと細かい話なのですが、言葉遣いとしてこの新規参入航空会社への影響の評価結果のところ、「ユニットコストの低減も図られており、ある程度効率的な生産体制」であり、「生産体制」という用語の使い方が非常にひっかかります。これは、サービス提供体制というような意味合いですかね、これは。

【久保田航空事業課長】 これは要するに機材保有数がある程度になれば効率的になっていくということをおっしゃったところなので、機材というのが航空会社で見るとそれは利益を生み出す装置なので生産体制という言い方を申し上げたということでございます。

【白山委員】 通常、「生産」というと何か物をつくるイメージですので、何かもうちょっと表現の方を。言葉だけの話なんです。

【久保田航空事業課長】 ちょっと表現ぶりが。

【白山委員】 表現ぶりだけの話なんです。

【久保田航空事業課長】 はい、わかりました。

【加藤委員】 すみません、先ほどの私の意見について、一部修正をさせてください。19ページにおいて、運賃の推移は、一応示されているのですね。

【久保田航空事業課長】 一応。

【加藤委員】 ただし、ここでは、運賃の幅だけが示されていて、その分母が示されていません。

【久保田航空事業課長】 なるほど、はい。

【加藤委員】 そのため、平均運賃の動向がどうなっているのかが、やはりわかりません。

【久保田航空事業課長】 実は運賃で申しますと、結構な部分を燃料費が占めております。実はジェット燃料の価格は相当な幅が出まして、急激に高くなったりするので、実はそれを反映すると高くなっているという時期もあるということは、どうしても言わざるを得ないかと思ったところです。

その一方で、航空会社ではユニットレベニューという収入の見方がありまして、会社でちょっとでこぼこはあるんですけども、平成19年と23年の比較でいうと、新規含めて大手含めてなんですけど、この5年でいうと平均すると約1%ぐらい上がっています。その一方で新規についてはうち2社はマイナスということで、要するに単位当たりの収入レベニューを下げているということは運賃が下がっているということが言えます。要するに、各社の取り組みにやはり差が出てきていますので、そういった面もあるということです。

【加藤委員】 なるほど。

【上山座長】 この最初の評価の視点のところなんですけれども、ここに書いてあることはこれでいいと思うんですけども、非常にシンプルに考えると規制緩和の結果、エアライン全体のコストも下がって、競争促進があつてエアライン全体のコストが下がって、かつ利用者全体にとっての運賃、価格も下がった。そして、需要も増えた。航空業界全体ももうかつし消費者ももっと使うようになったというのが、トータルでいうと多分一番いい姿だと思う。しかし今日はどっちかというとな新規航空会社が結構入ってうまくやっ

いますよという話になっている。でも、極端なことを言うと新規航空会社がうまくいってなくても、消費者側からすると彼らが価格破壊をしてくれて、既存会社が大いに頑張っコストも下げて、需要も伸びたら利用者としてはハッピーなんですよ。

【久保田航空事業課長】 はい、おっしゃるとおりです。

【上山座長】 突き詰めるとJALとANAが刺激を受けて激しくコストを下げ、競争力を増し、需要も増えて日本トータルでいうとよくなったという、絵がほんとうは規制緩和の究極の現実的な目標じゃないかと思います。ですから今回の結論はショックを与える側が与える能力をついに獲得したみたいだという程度で、与えられたほうはどうかあまり見えない。

【久保田航空事業課長】 なるほど。

【上山座長】 それは次の課題だとこなすのも1つの方法。LCCも出てくるし、とりあえず第一弾でこういうニューカマーが来て、一応何か安定飛行に移りましたというのが現状。LCCも出てきてこれから大変なだけけれども、全体が刺激を受けてよくなるというよねというのは今後の課題ですとする方法もある。そこはまとめ方の問題だと思いますけれども。

とにかく空港キャパが伸びていたりLCCが入ったり、今後大きな変化がある。今回はその手前の前段階で、新規エアラインが生息し続けていることが確認できたみたいな感じがある。

【久保田航空事業課長】 大手の航空会社でいいますと、実はその間にJALの問題などがありまして、JALはその再建過程においていわゆる生産量を相当縮小いたしました。

【上山座長】 そうですね。

【久保田航空事業課長】 国内についていうと、路便でいうと約3割削減をしたという事実がありますので、その効果を除くことがなかなか難しい部分もあったので、したがって、要するに新規会社がどれだけちゃんとひとり立ちできましたかという視点にフォーカスを当てるのかなと思っております。ただ座長がおっしゃるとおり、ことしはLCC3社が参入しました。これがどうなっていくかということは私も非常に興味を持っておりますし、JALも再生をいたしました。ということで、この規制緩和が航空全体、ひいては日本全体にどうだったかという視点は、次の課題ということでぜひ整理していくような話にしたいかなと思います。

【上山座長】 だからたぶん前段で今回の評価の位置づけがほしい。要するに航空業界

は常に激しく動いていて、今回の作業はこの段階で切っていますと。かつJALの話はどう書くかはわかりませんが、いろいろな変化の中にやっぱり入れておくべきテーマだと思うんです。

【久保田航空事業課長】 わかりました。

【上山座長】 今回は新規参入の部分を主に中心に見ましたという感じだと思うんです。あと、レガシーがどういう影響を受けたかに関しては、19ページに東京―札幌の例が入っているんですけども、これ1個だけでは弱い。

【久保田航空事業課長】 なるほど。

【上山座長】 ほかの路線も何かの法則性を見て、何社以上の路線についてとか、新規参入があった路線についてある種網羅的に見た結果、やっぱり競争力、シェアの推移があったとか、それについては平均値に関して下がっているとか、そういうことを言えるといい。つまり新規航空会社がうまくいっていますだけじゃなくて、既存のほうにも影響を与えているのが一部の路線だけでも見えているとよい。そうすると今回の評価はある程度目的が達成できる。

【久保田航空事業課長】 新規が入ってきますと、路線の占有率として5割以上を占めている路線が実は今2つございます。それは羽田―神戸と、それから羽田―北九州、これはもう新規がいわゆるもうマジョリティーになっています。30%から50%を占めている路線も、札幌がそういったところになりますが、ほかにも幾つもあり、30%未満のところもあります。そういうカテゴリーに分けて代表例というところで押さえていくということかなと思います。

【上山座長】 いいですか。じゃあ、どうもありがとうございました。

【勢田政策評価企画官】 それでは最後のテーマです。技術研究開発の総合的な推進ということで、総合政策局技術政策課の吉田課長お願いいたします。

【吉田技術政策課長】 では私のほうから技術研究開発の総合的な推進に関して評価、ご説明させていただきたいと思います。

まず評価の目的でございますけれども、技術研究開発につきましては私ども国土交通省が実施いたします事業、そういったあるいは政策、そういったところと両輪という形で常に行ってきたものでございますけれども、今般はそういった技術研究開発がちゃんと的確に実施されているか。改善すべき点がないかというところを総合的に評価を実施して、今後のより効果的、効率的な推進に反映させることを目的としております。



それで対象政策でございますけれども、このA4横長の紙、ちょっとこちらを見ていただきたいんでございますけれども、これの2ページ目、3ページ目でございます。まず政策レビューの対象といたしましては、国土交通省及び独立行政法人が実施した、要するにみずから実施した技術研究開発、あともう一つ、私ども研究資金を用いまして民間のそういった能力、活力、そういったことを活用して実施しておる研究がございます。こういったことによって実施した研究開発、この2つについて、要するに10年ぐらいを対象としてレビューしようと思っております。それを図示いたしましたのが3ページ目でございます。技術研究開発及び資金制度の位置づけと書かせていただいておりますけれども、今回、スコープとしております過去10年程度といいますのは、実は私ども国土交通省技術基本計画、この計画自体は政府の科学技術基本計画ですとか、あるいは事業でございます社会資本整備重点計画、こういったものと歩調を合わせる形で国土交通省はどういった技術研究開発をすべきかというものをまとめたものでございますけれども、この技術研究開発、この基本計画に基づいた形で私ども所管の独立行政法人あるいは国の研究所、特別の機関といった形で地理院もございます。あるいは我々の内局そのもの、こういったところが研究を実施しておりますので、こういったところがレビューの対象という形になります。

ちなみにこういった研究開発の規模でございますけれども、ちょっと1枚めくっていただきまして4ページ目でございますけれども、平成23年度の規模といたしましては総予算約692億円、技術開発件数618件、基本的にはここに書いておりますように内局あるいはその特別の機関、試験研究機関という国の研究機関、そして独立行政法人、こういったところがそれぞれ分担して研究開発を進めておるというところでございます。

内容でございますけれども5ページ目に書かせていただいておりますけれども、国もしくはその独立行政法人がみずから実施している研究としては以下の4つの観点から実施しております。1つは国がみずから実施する業務です。これには防災もございますし、あるいは気象もございますし、あるいは航空管制みたいなものもございますけれども、こういったみずからが実施する業務について、その技術水準を維持向上する必要があるもの。あと国土地理院等ですけれども、国が一括して把握管理することが必要なそういった業務に関する技術研究開発。あと技術基準、安全基準のように国しか行うことができない役割を果たすための技術研究開発。そして最後は先導的な、要するに民間主導ではなし得ない、高度にリスクが高い先導的な研究開発。こういったことを国がみずから行っておると。

では一方、次のページ見ていただきたいんですがございますけれども、研究開発資金によって実施されている研究としてどういうものがあるかというのは、次のページでございまして、平成15年から23年でこの期間に従来4制度だったものが7制度という形で増やしてございます。要するにこういったさまざまな分野におきまして民間のそういった技術基準の維持向上を図っていく。あるいはそういった先端的な技術を積極的に活用するという観点で研究を行っておりました。

ちなみに次のページです。8ページ、9ページ目を見ていただきたいんですが、評価の視点でございまして。まずその成果につきましては国が実施しました個別研究開発についてこの目標達成度の観点から総合的に評価し、これをさらに次に生かしていくということでございます。ちなみに9ページにございますように個別の研究開発そのもののテーマにつきましては、私ども当然実施する前に事前の評価をし、それを通ったものにつきまして実施しております。

こういったこともありまして10ページ目を見ていただきたいんですが、基本的にはそういった個別の研究そのものにつきましては、「十分に目標を達成できた」あるいは「おおむね目標を達成できた」という形の件数が増えてございます。あと次のページ、11ページ、なかなか予算状況厳しき折、研究開発予算というのも若干抑制気味にあると。ちなみに海外の例で言えば、その次のページ、12ページでございまして、アメリカ政府は逆に言うと陸上とか海上、要するに宇宙みたいな部分を圧縮してかわりに交通なり何なりという分野というのを逆に漸増させてきておるという状況でございまして。

13ページ見てございますように、これは赤字のほうを、赤いほうの線を見ていただきたいんですが、民間の研究開発もやはり日本の経済と歩調を合わせる形で若干の減少傾向にあるということでここは何とか進めていく必要があると。次のページ14ページ、15ページはこれもう要するに分野ごとになかなか分けられませんので、今全体の我々の研究を見てございますけれども、国がみずから行う研究につきましては基礎応用、開発実用化という形でバランスよく実施させていただいておりますけれども、他方その民間が行う研究につきましてはやはりどうしても開発実用化という目先の研究、成果が出る研究になかなか重点が移ってきているということではございます。

ちなみに15ページ見ていただきたいんですが、私どもが実際行っております研究開発、特にこの開発実用化のところの成果の結果と。これは出た成果がどういう形でその後使われたかというところではございますけれども、特に実用化段階で見ていた

だくと7割以上のものが技術基準、あるいは現場での使用という形でまさにその最終的に出口を持った形で研究をやっているということをご理解いただければと思います。

次、16ページ、17ページは、当然その資金の効率的な活用という観点から、あるいは産学との連携、あるいは外国との連携を含めた形での研究を進めていかなければいけない。なかなか道半ばでございますけれども、傾向としてはじりじり増やしてきているということをご理解いただければと思います。

ここまではあくまで全般的な話でございまして、私ども当然直轄事業ですとかあるいは民間の、民間主体の交通分野とか、なかなかその業態によって種類が違うことがございます。こういったことにつきましては個別の分野ごとという形で、そこはもうちょっと具体的なアウトプットも含めた整理をさせていただくことになっております。

そういった個々の整理を踏まえた形での評価というところが18ページ、19ページで書かせていただいております。ここ実はまだそういう意味で個別の分野ごとの分析が途中でございますので、あくまで例示という形で5項しか実は出ていないんですけれども、こういった1つは技術研究開発の進め方と取り巻く環境に関する課題ということに関する観点、もう一つは技術研究開発の項目に関する課題。具体的にはこの項目ということでいえば、例えば国際基準、国際標準化への採用です。今、交通分野でいえばICAO、IMO、WP29というのは自動車でございます。こういった国際機関でのそういった技術基準への対応みたいなものが進んできて、例えば管制の分野ですとか船舶のGHGの規制の問題とか、いろいろ日本はリードしてきた。あるいはそのISOなんかでもTC269みたいな形で、これ鉄道でございますけれども、新たに今年度そういった技術基準検討の場が立ち上がると、今後ますますそういった部分を進めていく必要があると。

同じくフロンティアのように今までやってきたものが要するに国の施策としてより積極的に進めていかなければいけない分野について、より進めていく必要があると。こういったところも含めましてこの評価の部分につきましては、ちょっと申しわけないんですけれども、今後のその各分野ごとのその結果を踏まえた形でよりきっちりまとめさせていただきたいと。この辺をまとめましたのが実はその表から3枚目の評価書の目次でございまして、先ほど申しましたように評価書の第3章、評価の結果というところで全般的なお話、先ほど申し上げた全般的な話とあと3ポツ、2の2とか書いてございますように部門別みたいなものを具体的にちゃんとそこは分析していきたいなと思っておること。あるいはその3ポツ3みたいに研究開発そのものではなくて、その進め方ですとか、

あるいは周辺のそういったところについてもそこは評価しようとしています。

それを踏まえた上で4章といいまして、先ほどちょっと課題で幾つか書かせていただきましたけれども、この3ポツ2、3ポツ3から出てくるものを最終的にはこの全体的な課題という形、あるいは今後のそういった進め方という形でまとめさせていただきたいなど、こんな形で考えてございます。

以上でございます。

【上山座長】 どうもありがとうございました。どうぞ。

【山本委員】 よろしいですか。これはあくまで国交省の立てられた計画に対してレビューされるということだと思えますけれども、第2次技術基本計画というのが平成20年度から24年度ですよ。

【吉田技術政策課長】 はい。

【山本委員】 そうすると、このパワーポイントの14ページを拝見しますと、21年度から研究資金制度だけのほうなんですけれども、突如というか開発のデータが非常に高くなっているんです。こういうことをどういうふうに関連づけられるのかということの何かこうコメントなり解釈をぜひしていただきたいと思ったんですけれども。

【吉田技術政策課長】 先ほども申しましたようにこの研究開発、大きな方針がございます。ただ残念ながらもう一方で私どもやっぱり予算上の制約という話がございます。ですので、先ほども言いましたように、民間自体が基本的にそういった開発実用化の部分に対して重点を移してきているというのは、この長いトレンドの中で見えるかと思うんですけれども、ただもう1点、実は最近急速にそういった傾向が高まっておりますのは、やっぱり厳しい予算の中で、予算が縮減されていく中で、やるとなったときには民間の選好という観点でございますけれども、どうしてもこういった実用化の部分により一層重点が移ってきているというところがあるかなと思っております。

【山本委員】 結果としてこうなったということですね。

【吉田技術政策課長】 はい。

【山本委員】 いや、それだけのことなんですけれども、ポイントは。

【吉田技術政策課長】 いずれにしても、ちょっとこの辺先ほどほかのページでご説明しましたように、資金制度自体7制度現在動いております。したがって個別の制度によって違いますので、そこはもう一段ちょっと整理させていただいて上で、またご説明させていただければというか報告書にまとめさせていただければと思っております。

【山本委員】 ありがとうございます。

【上山座長】 ちょっと私から。これは結構難しいテーマで加藤先生にも見ていただいて、私もちょっと後から参加して二、三回議論しました。今まで個別の研究開発案件の具体的な評価というのは、かなりきっちりされてきているんです。だから、それをただ足しただけだと同じ結果になってしまう。それを全体的に集約した上で何か新しい切り口で仮説を持って評価していかないとまとまっていかない。その仮説というところでかなり苦勞をされている。集約してというところはやっとなんか着いたという感じです。個別の今までマイクロで見ていたデータを足していくと、さっきグラフで14、15とかいろいろ出てきましたけれども、新しいものが見えたりして、ここまではそれなりに味わい深い。でも、驚くようなことがあまり出てこない。

【吉田技術政策課長】 すみません、努力はしたんですけれども。

【上山座長】 いやそれは今までよくできていたから多分そうだと思うんです。いろいろな予算の制約もあり厳しい。厳しいからこそよく頑張っているいろいろやっとなんかたんだらうなというのがわかる。けれども、それだけだとこうなかなか次どうするという話につながらない。次ということに関しては、この18、19ページにあるような、ある意味で定性的な話、仮説的に持っておられることから逆算して、現状どうなっているか課題を確認する。そういう形で前段はいいけれども後段の部分に関しては仮説試行的にやっとなんか足していただいたらどうか。

【吉田技術政策課長】 そうですね。

【加藤委員】 私も賛成です。よろしいですか。

【上山座長】 はい。

【加藤委員】 難しい課題にもかかわらず、頑張っとなんか良い資料をつくっていただいたことを高く評価したいと思います。後半については、先ほどご説明があつたとおり、仮説をもっとなんか取り組むということにならざるを得ないと思います。また、そこでは、全体をみるよりも、個別の事例を見ていくことにならうかと思っとなんかいます。分析者の考えを個別事例にぶつけてみて、そこから得られる教訓を少し抽出する作業を、地道にやっとなんかしていくことになりそうっとなんかです。かなり細かいところまで丁寧に整理することによって、いわゆるケースとしてまとめていただけるとっとなんかうれしいです。そういう意味では、今後は幾つかなんかの事例を具体的に見せていただけると、議論する上で有益かと思っとなんかいます。今後もよろしくお願っとなんかいたします。

【吉田技術政策課長】 先ほどちょっと申しましたように、やっとなんかある程度分野別に

やっけていきませんと。

【加藤委員】 そうですね。

【上山座長】 そうですね。

【吉田技術政策課長】 なかなかそういう背景出てきませんので。

【加藤委員】 私もそう思っています。

【吉田技術政策課長】 そのこのところを先ほど言いましたように、ちょっと作業おくれで申しわけないんですけども、次にはちゃんと整理させていただいて、そこはご相談させていただきたい。

【加藤委員】 はい、わかりました。よろしくお願いします。

【上山座長】 ということで加藤先生には引き続きまた頑張ってくださいということになります、よろしくお願いします。

【加藤委員】 はい、わかりました。

【上山座長】 よろしいですか。それでは以上で一通り終わったかと思っております。事務局のほうでまとめをお願いします。

【勢田政策評価企画官】 貴重な多くのご意見をいただきましてありがとうございます。今後の政策評価の実施に生かしていきたいと思っております。

今後のスケジュールでございますが、きょうのご意見もいただきまして、できれば年内に実際の評価書案の作成に移っていきたくて考えております。今後引き続きのご指導をよろしくお願いいたします。なお、本日の評価会の議事録につきましては先生方のご確認をいただき、ホームページにて公開したいと考えております。

本日の資料につきましては非常にボリュームもありますので、机の上に置いたままにしておいていただければ、後ほど郵送させていただきます。

本日はどうもありがとうございました。